



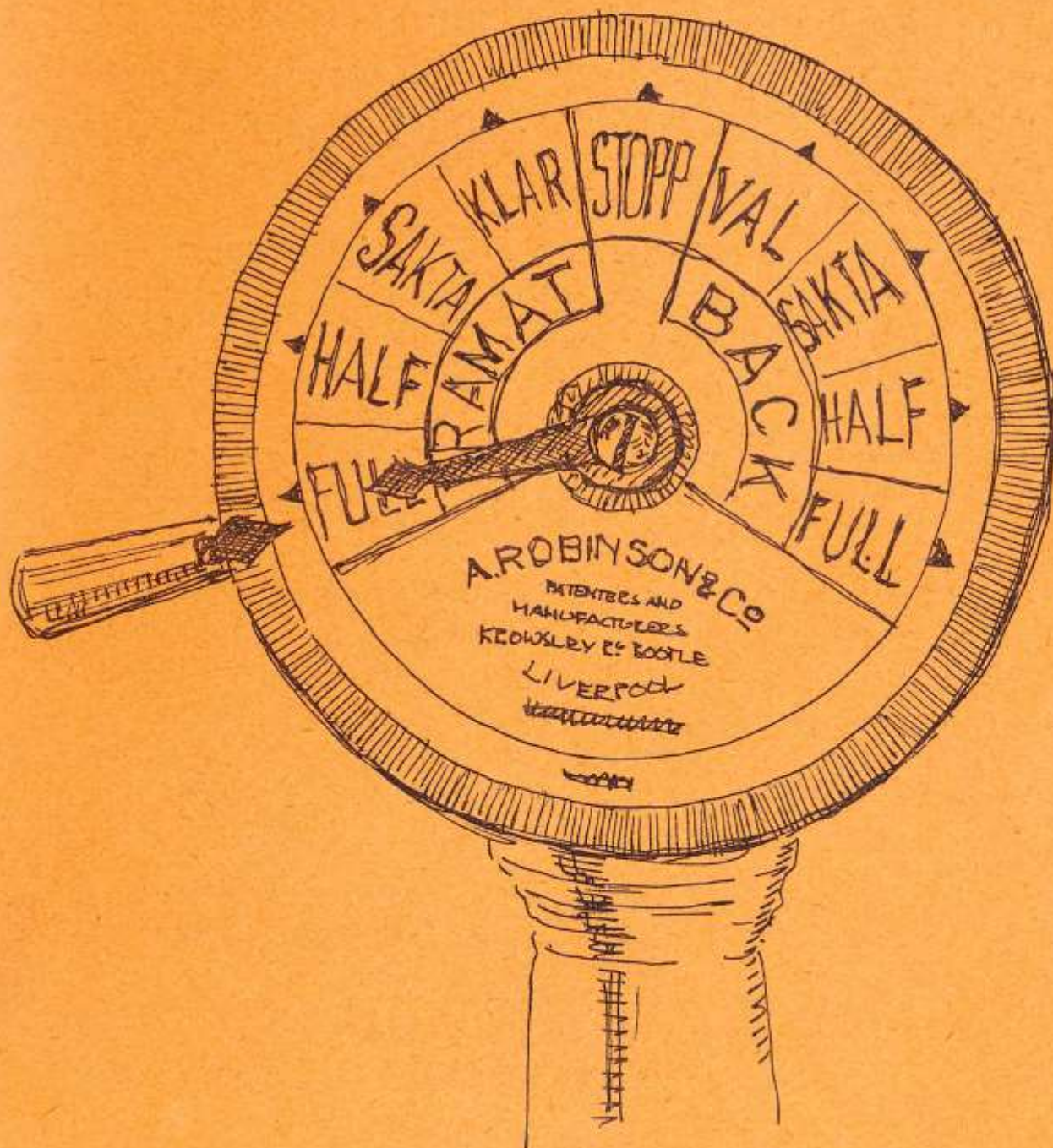
Ångbåten

Informationsblad från
Sällskapet Ångbåten

Årg. 3 - November 1967

Nummer

8



SOMMARENS SEGLATION

Antalet gångdagar har i år varit 21 jämfört med fjolårets 15. Vädret har varit oss nådigt alla dagar utom tre, då vi istället hade det desto värre med regn och vind. Efterfrågan har enligt befraktaren, Hans-Göran Lagerholm, varit större än vi kunnat tillgodose, och beställningar finns redan nu för 1968.

Vi startade på kvällen den 2 juni med teknisk provtur. Ett större antal inbjudna kunde njuta av en härlig sommarkväll förbi Styrsö och Känsö. Folk på stränderna vinkade och ångvisslan hade fullt upp att göra.

Redan nästa dag styrdes norröver med glada studenter från Bohus Nation. Den trevliga bryggan på Klädesholmen anlöptes och dansen trädde på däck. På denna resa invigdes det nyrestaurerade köket.

Söndagen den 4 juni var dagen efter Taubeska husets invigning. Visans Vänner kom ombord med mat, dryck och gitarrer. Vädret var uruselt med regn och blåst men stämningen var på toppen. Resan gick ut till Kalvsund, där man kunde äta på stillastående tallrikar. Sikten var dålig på grund av regnet, varför vi återvände in till Kajplats 11, där sjungandet och spelandet fortsatte.

Vårt första återbud kom den påföljande weekenden. Eftersom assuranzen var betald och pannan påeldad kände vi oss manade att i alla fall gå upp till Marstrand, där vi avåt en läcker räksupé. En så gott som cannonserad tur till Tjörnbroarna anordnades med nio passagerare och en hund. Resan upprepades nästa dag med bättre förtjänst.

Två dagar senare var vi i Marstrand igen, denna gång på kvällen för att hämta 175 kongressdeltagare ner till Göteborg.

Från den 14 juni och månaden ut låg SS Bohuslän stilla. Dels behövs ju tid för väsentliga arbeten ombord, dels

måste besättningen få vila något veckoslut. I slutet av månaden började många dock högljutt ropa efter nya resor.

Intendentursidans värsta dag ombord under sommaren var säkert lördagen den 1 juli. Inte mindre än 267 damer från Husmodersförbundets kongress serverades frukost och kaffe ombord. Ny befälhavare för dagen var Sune Nilsson, som avlöste Stefan Forssblad. Hamnkaptenen i Marstrand, Ivar Berndtsson, hade som vanligt plats åt oss vid kajen.

Medlemsturen på söndagen blev inte så eftertraktad som vi tänkt oss. Ett 40-tal intresserade hade mött upp till en härlig tur upp mot Tjörnbroarna. Kanske hade man väntat sig en större reslust hos våra nästan 500 medlemmar.

Hjuviks Båtklubb hade abonnerat Bohuslän lördagen den 8 juli. Resan hade föregåtts av livliga diskussioner huruvida vår 43 meter långa klenod borde anlöpna bryggan i Hjuviks rätt trånga hamn. Genom skickliga manövrar kunde 167 båtklubsmedlemmar tas ombord för årets första längre resa runt Orust och Tjörn. Vinden var svag och ostlig, solen sken och aptiten var strålande, vilket märktes i dagskassan.

Fjolårets veckoslutsengagemang för Föreningen Mollösund upprepades i år med ännu bättre anslutning. Inte mindre än 223 passagerare medföljde på lördagen till Lysekil och Smögen. Söndagen ägnades åt en tur runt Tjörn och till Karingön.

Påföljande fredagskväll var det tid att styra norröver igen. Med 130 varv per minut i maskin gick vi på drygt fem timmar från Göteborg till Bohus-Malmön, där vi förtöjde vid stenlastningskajen, som välvilligt ställts till vårt förfogande. På lördagen kunde kapten Forssblad räkna in 176 passagerare på turen runt Tjörn och Orust. Ett uppehåll för bad på Klädesholmen uppskattades livligt. Kvällen avslutades med kraftfest för besättningen.

Söndagen den 23 juli återvände SS Bohuslän till Göte-

borg, medtagande passagerare från Malmön, Lysekil, Gullholmen, Mollösund, Kyrkesund och Marstrand. Resan var den första vi gjort i den gamla stilen med tidtabell i tidningen och med anlop av alla de gamla välkända bryggorna.

Augusti månads enda resa var beställd av välkände Axel Karlander på Palace Hotell. Tillsammans med 64 av sina vänner inom restaurangbranschen embarerade han redan klockan åtta på morgonen för en heldagstur, återigen runt Orust och Tjörn. Väderleksrapporten förutspådde dåligt väder med kuling varför routen av Sune Nilsson lades på utsidan öarna på nordgåendet. Blåsvädet kom dock av sig men det ösregnade vid uppehållet i Lysekil. Eftermiddagen blev fin liksom kvällen med kraftsexa för gästerna ombord. När vi vid 23-tiden kom till kaj kunde vi till Sällskapetets kassa lägga en mycket stor summa, spontant överlämnad av gästerna.

K.G.Utbult, vår befälhavare från i fjol, hade otur med vädet både den 2 september med Röda Bolaget och på medlemskryssningen dagen därpå. Regnet omöjliggjorde stundtals all sikt och kompassen kom till god användning. Vinden tjöt i riggen och våra flaggor blåste sönder. Tjörnbröarna och Marstrand var målet för dessa resor.

Lördagen den 9 september åts det kräftor ombord igen, denna gång av 90 medlemmar i Företagarföreningen. Kvällen var väl lämpad för fest av detta slag med smult vatten och månsken över Sälö- och Danafjord och glädjen stod högt i tak.

Påföljande dag kunde ett 100-tal medlemmar i Högerpartiet njuta av en strålande höstdag i skärgården med besök i Marstrand och på Klädesholmen. Albrektsunds kanal och sundet mellan Tjörnekalv och Rönnäng var omtyckta passager på resan.

Druidordens traditionella utflykt med MS-sjuka den 17 september, en mycket uppskattad sjöfärd, fick avsluta seglationen. Under året har ungefär 1.900 passagerare farit med Bohuslän.

Om "Extrabåten"

Från en okänd medlem fick vi i våras följande "Extrabåt" tillsammans med en lott i Penninglotteriet. Tyvärr var inte Fru Fortuna vänligt inställd till ångbåtstrafik, men vi tackar för vänligheten. Då Extrabåten skrevs var det fortfarande vinter och sommarens seglation hade ej hunnit börja. Vi kan nu blicka tillbaka på årets resor och hoppas att författaren fått se några av sina förhoppningar gå i uppfyllelse. Kanske kan en del av innehållet gälla även för nästa år.

Det har senare kommit ytterligare en Extrabåt, men den sparar vi till ett senare nummer. Och kanske får vi fler liknande försändelser med tiden. Det är roligt att se folks intresse för Sällskapetets arbete med Bohuslän.

Red.

E X T R A B Å T E N

Reflexioner

mars 1967

I föregående nummer av Ångbåten finns en karta som skall visa SS Bohusläns vanligaste trade under gångna år. Men gick hon verkligen efter att ha anlop Bohus-Malmöns ångbåtsbrygga söder om Draget för vidare färd mot Smögen? Om inte minnet sviker så brukade det vara Bohuslän som på nordgående var den "styrbordsgirete" båten norr om Lysekil. De på ömse sidor Herrenäset belägna Bro- och Åbyfjordarnas stationer, samt vidare Örn och Hovenäset brukade anlöpas på tis- och fredagstur.

Vi gå väl lätt och tro att skärgården mer eller mindre upptäckts av badgäster och plastbåts- och nöjesseglare, förutom en klick infödingar förstås. Men där hände många ting i gångna tider också. På Bohus-Malmön finns spår efter bebyggelse 9000 år gammal, påstås det. Rösen från bronsåldern finns på de flesta bergstopparna. Att det fanns engelsk konsul på Vargö i Göteborgsskärgården under Napoleonkrigen visar väl att här var livligt handelsidkande, för att nu ej tala om smuggling. Om legenden om Danaholmen talar sanning, dvs. att Sveriges, Danmarks och Norges konungar där kunde samlas till möte, sittande kring ett bord, så snillrikt placerat att gubbarna satt var och en i sitt rike, vet man väl ej, men det torde finnas historiskt belägg för att när det drog ihop till krig och elände före telefonens tid så var det oftast på Fotö som den första alarmerande vårdkasen tändes. Den fick sedan efterföljare längs hela Bohusläns och Norges kuster.

1257 utropades Magnus Lagaböte till konung i Öckerö gamla kurka. Kalvsund är en sedan mycket länge känd hamnplats. På det äldsta sjökortet över svenska farvatten, utgivet 1543 av en holländare, Cornelis Authoniszoon, finns ej särskilt många namn, men Kalvsund finns där.

På Stora Varholmen finns lämningar av både 17- och 1800-talens trankokerier och guanofabriker och en valoljefabrik. Älgöns höga ensamma skorsten är också minne efter en silloljefabrik.

Marstrand blev stad redan på 1200-talet och var på 1400-talet Norges 4:e stad efter Kristiania, Bergen och Trondheim. Kyrkan hörde ursprungligen till ett fransiskanerkloster. Gustav III gjorde en tid Marstrand till en frihamn med både skrå- och religionsfrihet.

Norrut från Marstrand får man om babord Pater-Noster-skären med Hammeskärs fyr, byggd av Nils-Gustav von Heidenstam, far till Verner... Om styrbord ser man en tät-tättbebyggd klippa mitt i havet. Åstol har betecknats

som kustens mest rencdlade fiskeläge. Ingen industri - ingen jord - inga badgäster - bara en fiskehamn.

Man kommer till Kyrkesund med sjömärken långt upp bland bergen, St.Olofs valar. Mollösund, typiskt västkustfiskeläge, beläget bara någon halvmil fågelvägen från det leende och lummiga Nösund. Gullholmen med mycket gammal bebyggelse och Sveriges äldsta, nu nedlagda konservfabrik. Lysekil, vars kyrka dominerar bilden av ett stort stycke Bohuslän - ett storvulet och grannt stycke. Hållö väster om Smögen har Bohusläns äldsta fyr.

Vågar vi drömma om att någaren Bohuslän sommaren 1967 kommer att i någon mån "låsa upp" landskapet?

Bland studenternas vita 1-maj-båtar måtte hon väl detta år få sin plats. Vidare i den sköna lövsprickningsmånaden måtte det väl finnas utflyktsmål mellan Trubaduren i SV, Trollhättan i O och Nötesundsbron i N som kunde locka.

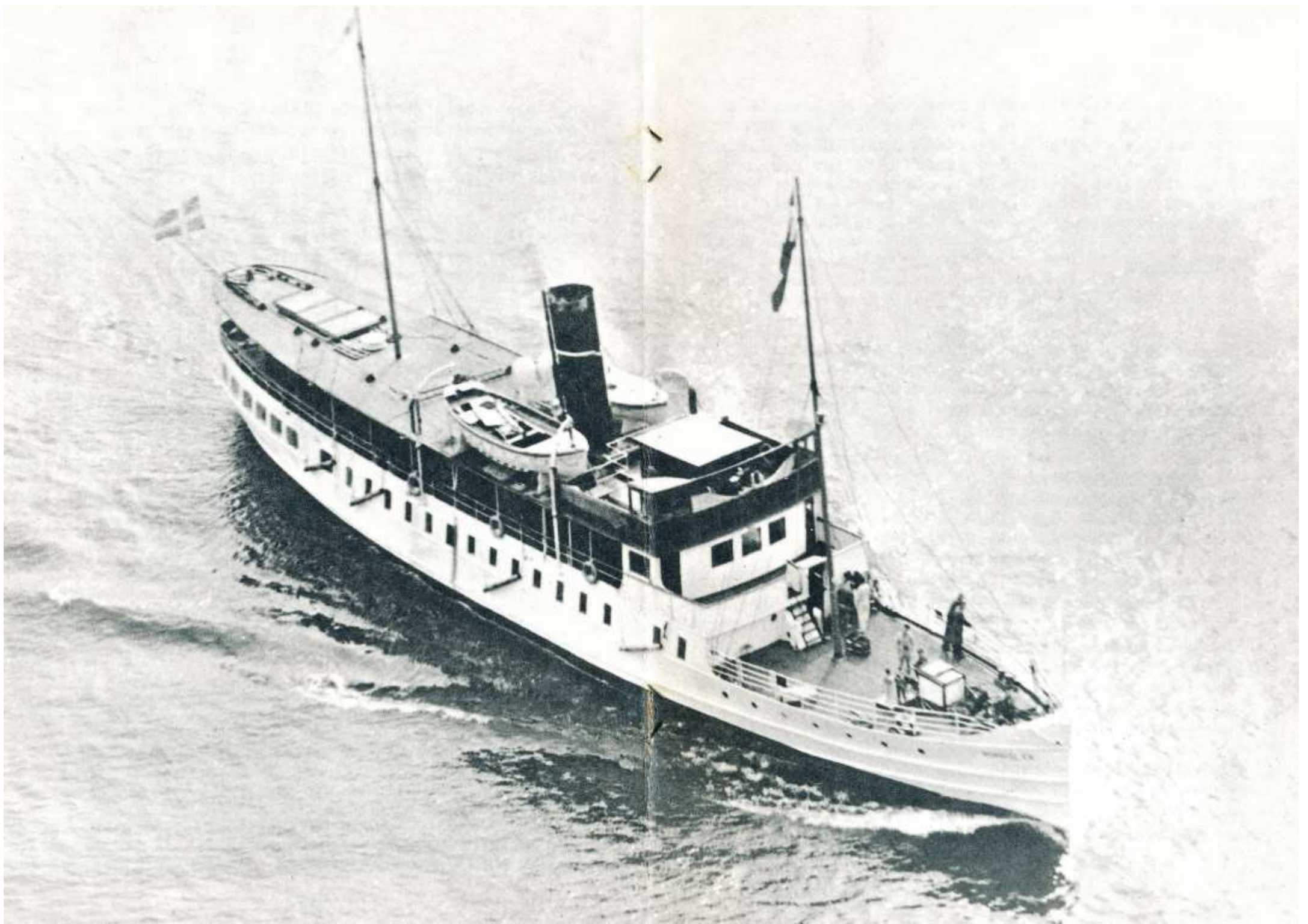
Viktigast av allt synes dock för en levande museibåt vara att upprätthålla sin gamla trade lördagen den 10 juni - skärgårdstrafikens förmodligen största dag. Resan till sommarnöjet utan jäkt. Säkert en samhällsnyttig insats.

Det förekommer regatta, Räkans dag och Badortens dag. Och överhuvudtaget en julimånad - kanske med värme - i varje fall med semestrar. Resebyråer, turisttrafikförbund och andra experter som försummar tillse att Lysekil - Marstrand har ångbåtstrafik i juli, kan bre något gammalt över sig.

För Bohusläns "rederi" är det en fråga om pengar bl.a. förstås. Vad drar hon för omkostnader under gång? Sådant kan ej ordnas genom andelsteckning väl?

Fru Fortuna är kanske ingen researrangör. Fast man vet ju ej förrän man en sista gång frågat henne förstås. Personligen skulle pennan här önska att hon och fler till var sjösugna på åtminstone en "reguljär" resa i månaden.

--x--



Följande visa framfördes under Föreningen Mollösunds weekendkryssning den 14 - 16 juli av passagerare samt medförda musiker. Texten är skriven av Sven-Göran Olhede på melodin "Jag tror på sommaren". Vi tar oss alltså här friheten att låta de medlemmar som inte hade förmånen att vara med på kryssningen, sombesättning eller passagerare, få del av den trevliga texten.

SS Bohuslän

Nu åks det bara buss och bil
men ej för länge sen
då for man helst med "Bohuslän"
"Marstrand" och "Lysekil".
Bättre än landsväg är ett hav!
Nog är det bäst ombord,
där man får dyningsrullas av
Hjärtrö- och Kråkefjord.

Ref.:

En gammal tid är åter här,
längs Bohus kust, bland Bohus skär
vi åter far med "Bohuslän",
som gått till sjöss på nytt igen.
Nu runt kring bog sjungs havets sång!
Hon går som förr för full maskin!
Och akterut kring flaggans stång
hörs mås och tärnans jubelskrik!

Ute till havs syns kusten bäst,
Marstrand och Hammeskär!
Och som ett hägringskimmer är
himmel och hav i väst!
Nog känns en större frihet här
än någon annan stans,
på Mollösund och Måseskär
solen har särskild glans!

Ref.;

En gammal tid.....

--x--

SS SAN BASILIO

ex. Nya Westerbotten m.fl.

Det är inte vår mening att här försöka konkurrera med "Kring kajutlampan" och liknande spalter, men vi vill ändå besvara en förfrågan från en medlem om ett ångfartyg vid namn San Basilio, som omkring åren 1948-50 låg vid Lilla Bommen i Göteborg och som tydligen givit upphov till en del historier.

Enligt brevskrivaren lär hon ha varit flyktingbåt, men var knappast en fartygdtyp för längre resor. Under sin tid i Göteborg var hon i det närmaste vrak, lär ha saknat såväl maskin som inredning och använts som magasin.

Vi har forskat lite i arkiven och funnit följande. SS Nya Westerbotten byggdes 1876 i Åbo och mätte 611 bruttoton. Registernumret var 3471. Svea-bolaget köpte henne 1912 från Umeå Nya Ångfartygs AB. Hos Svea-bolaget fick hon sedan namnet Borgholm och gick på de södra kustlinjerna. Så småningom kom hon upp på norrlandskusten igen, nu som Vesterbotten och senare som Västerbotten.

1946 såldes hon till Compania Cerro Pando de Navegacion i Panama och fick namnet San Basilio. Till Panama kom hon dock aldrig utan blev liggande i Göteborgs hamn, där hon slutligen ägdes av, men aldrig kom till sjöss för, AB Göteborgs Skeppsnickeri. 1951 bogserades hon till England för nedskrotning.

Cia Cerro Pando köpte även tre andra Svea-båtar 1946. Den gamla Runeberg blev då San Miguel men försvann ur Lloyds Register i början av 50-talet. Vidare blev Egil omdöpt till San Felipe men rönt senare samma öde. Konung Oscar var 1951 under namnet San Spyron den ende kvarvarande hos Lloyds. Ett närstående företag i Panama, Compania Robalo de Navegacion, köpte slutligen 1946 Rederi-Sveas SS Södra Sverige som blev San Dimitrio.

--x--

KUSTTRAFIKENS SISTA ÅR

I nummer 7 av Ångbåten skrev signaturen B.H. bland annat om SS Birger Jarl (1893) och frågade, vad det blev av den gamla fina kustångaren. Så här slutade "Jarlen" sina dagar.

En vintermorgon i januari 1946 exploderade tankfartyget Westbris vid Hammarbyverken. Bredvid olycksfartyget låg Sveabolagets Birger Jarl för reparation. Vid explosionen skadades passagerarbåten allvarligt, och därmed var ännu en av de vita kustångarna ur leken.

Efter några års uppläggning såldes hon 1951 för skrotning till British Iron & Steel Corp.Ltd. i London. Den 3 maj samma år bogserades hon till Sunderland av Hullbogseraren Airman.

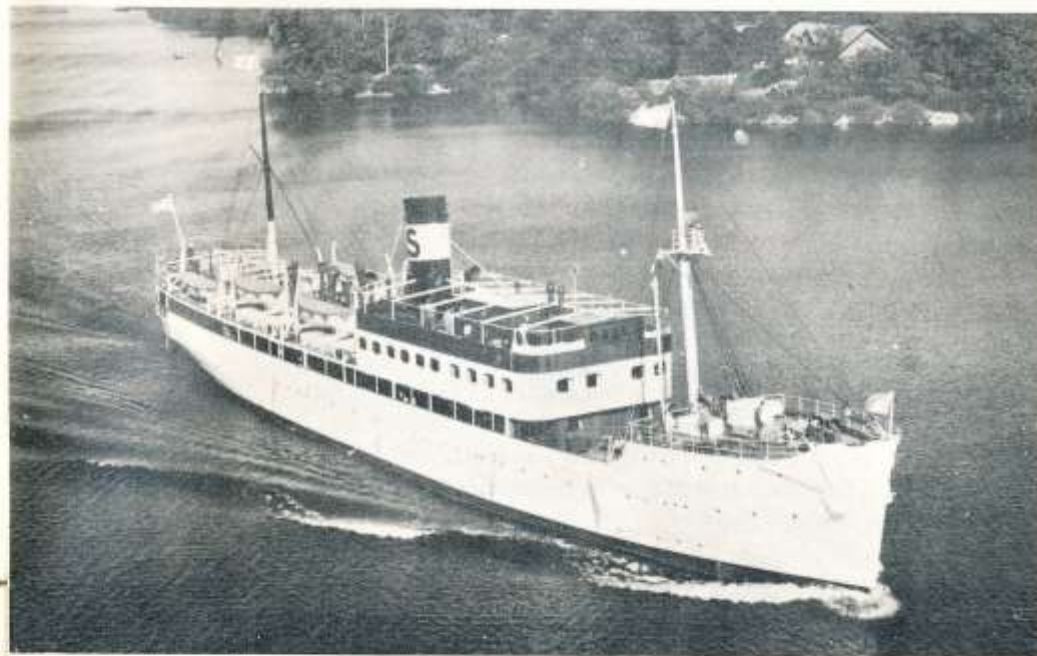
Men Sveabolagets kusttrafik var inte helt slut. Ännu 1946 kunde man således resa med ångarna Ragne och Aeolus från Stockholm till Sundsvall, Härnösand, Örnsköldsvik och Luleå samt med Örnen och Brynhild till Oskarshamn, Borgholm och Kalmar via Södertälje. Det var allt som återstod av bolagets förr så livliga inrikes kusttrafik.

Ölandstrafiken pågick med SS Brynhild t.o.m. sommaren 1955. Ångaren Ragne gick endast till Sundsvall, varifrån hon gjorde ett par turer till Vasa i Finland, innan hon återvände till Stockholm. Detta höll hon på med fram till 1957, då hon gick direkt till Vasa innan Sundsvall anlöttes. 1956 får därför betecknas som passagerartrafikens sista år med undantag för den bohuslänska kusttrafiken, som ännu existerade några år.

Jag minns, när jag som pojke strövade omkring i Göte-

borgs hamn och beundrade de vackra linjerna på Sveabolagets vita kustångare vid Packhuskajen. Min dröm var, att en gång få göra en resa runt kusten till Stockholm med Rhea, Hyperion eller Södra Sverige, som vanligen gick på denna trade. Men så "rik" skulle jag aldrig bli, innan linjen under krigsåren lades ned. Men ett par oförglömliga resor med trivsamma SS Brynhild hann jag dock med mellan Stockholm och Borgholm, innan kung bil definitivt konkurrerat ut ångbåtstrafiken längs vår långa, vackra kust.

Dag Almén



En av de sista Sveabåtarna i inrikes kusttrafik, SS Brynhild, under Västerbron sommaren 1955. Fartyget var under några år även synligt vid Stenpiren under namnet Skagen I, där hon för Stenabolaget trafikerade linjen Göteborg - Skagen. Foto Dag Almén.

--X--

T V E K A N

En sensationell nyhet nådde oss nyligen. Strax före dopet av vårt fartyg var det bestämt att hon skulle bära namnet Carlsten efter den välkända fästningen. Enigheten inom rederiledningen var inte total, utan några ville ha namnet Bohuslän. Carlsten tycks dock ha segrat intill dess ögonblicket var inne. Finns det möjligen någon som kan verifiera denna historia?

--x--

I S B R Y T A R E N G Ö T A L E J O N

Göteborgs Stads isbrytare, SS Göta Lejon, skall säljas och har utannonserats. Fartyget har två trippelångmaskiner på 2200 resp. 1800 hk samt fyra oljeeldade ångpannor. Det byggdes 1932 i Göteborg av järn. Längden är 56,9 m, bredden 15,06 m, djupgåendet 6,5 m, bruttotonnaget 1319 och dödvikten 670 ton. Det har en propellerakter och en förut och är klassat i Bureau Veritas. Isbrytaren har endast nyttjats 5500 timmar under sin 35-åriga tillvaro.

--x--

M S B O H U S L Ä N , 7 0 0 H K

Mången stegrar sig ofta vid anblicken av bokstäverna MS framför namnet Bohuslän. Vårt fartyg är ju en riktig ångbåt, med 700 hk och allt. Nu är det emellertid så att det finns ett motorfartyg med samma namn, hemmahörande i Åstol. Det är en 104 fots ståltrålare, byggd i Rosslau i Östtyskland 1964. Hästkrafterna kommer ur en Nohab diesel.

Tittar vi i skeppslistan finner vi ännu en Bohuslän från Fisketängen. Det är en 200 tons lastbåt, byggd 1914 och redad av H.Ferm i Lysekil.

En gång i tiden (Skeppslistan 1910) fanns det en galeas från Bovallstrand med samma namn. Hon var byggd på Orust 1890 och mätte 35 ton brutto. Ägare var L.Andersson och registernumret 3428.

Nummer 7942 Bohuslän byggdes på Hälsö 1933 och ägdes av Alf Laurén Carlson på Hönö. Tändkulemotorn på 130 hk för-

R E G U L J Ä R T R A F I K - går det f.n.?

Under sommaren har hörts spridda röster för en ökad segregation efter annonserad tidtabell i stället för som nu beställningstrafik. Man har ansett att historien kräver detta och att Sällskapet bör göra det som en ökad insats för just medlemmarna.

För vem skulle då Bohuslän segla? Finns det underlag för detta? Erfarenheten från två säsonger är inte mycket att bygga på. Man vet i alla fall att juliresan, annonserad i två dagliga tidningar, gav cirka 40 passagerare, returresan från Lysekil, likaså annonserad i två tidningar, ca 50 passagerare och septemberresan, i mycket dåligt väder men på Dagen H, ca 50. Sistnämnda resan hade omnämnts i cirkulär till ca 700 personer. Medelbeläggningen per resa, inklusive ovannämnda resor, har varit inte mindre än 90 personer.

Ekonomiskt har dessa dåligt belagda resor gått ihop tack vare hängivet arbete av frivilliga besättningar. Ett normalt arbetande rederi kan inte fungera så och det kunde inte båtens tidigare ägare heller. Sedan försäkring,olja, hamnavgifter och besättningens mat betalats, återstår ringa eller intet till båtens fromma, allra minst sedan annonseringen betalats.

Ett regelbundet nyttjande av båten förutsätter en helt annan rekrytering av besättningar. Förmodligen får man hyra folk till gängse lönenivå, och den hyrda besättningen måste förutsättas vara anställd hela säsongen. Då kommer medlemmarnas arbetsinsatser som besättningsmän i skymundan och intresset försvinner. Med andra ord blir det en björntjänst åt Sällskapet. Restaureringstakten skulle heller inte kunna hållas med enbart lejt folk.

Det skulle vara av stort intresse att i dessa spalter få se en realistisk kalkyl över hur Bohuslän skulle drivas i reguljär trafik. Under tiden hoppas vi att Sällskapet fortsätter som hittills, men i ökad omfattning,

med trevliga sällskapsresor och med "öppna" resor instuckna här och var i säsongen.

-h-l

Ovanstående insändare hoppas red. blir början till en givande diskussion i detta nog så aktuella ämne. Välkomna med bidrag.

forts. MS Bohuslän

de henne i många år ut på fiske på Nordsjön. Senare blev S.E.Hörnberg på samma ö redare.

Säkert har fler fartyg burit det stolta namnet och i kommande nummer av Ångbåten kanske vi kan redovisa några till.

A D R E S S F Ö R Ä N D R I N G ?

Ibland händer det att vi får tillbaka post till medlemmar, därför att denne flyttat till annan adress. Den som är intresserad av att erhålla våra små försändelser torde därför vänligen meddela ny adress till sekreteraren under adress Sällskapet Ångbåten, Box 16009, Göteborg 16.

I N T E F Ö R S E N T

Ännu är det inte för sent att förhandsteckna sig för den planerade boken om den Bohuslänska Kustsjöfarten, vilken nu kommit ännu ett steg på väg mot tryckningen. Tyvärr är det ännu långt kvar till de 100 exemplar, som var villkoret för utlovad 20% rabatt. Detta beror förmodligen inte på bristande intresse för boken, utan på den mänskliga oföretagsamheten att skicka in talongen till Sällskapet Ångbåten. Sekreteraren tar sålunda ännu emot förhandsteckningar. Finns cirkuläret kvar så sänd in talongen, annars går det bra att skriva på ett vanligt papper med uppgift om namn, adress och antal exemplar.

Dag Almén

Bilden på mittuppslaget tagen av Bengt Boman.

ÅNGBÅTEN utges av Sällskapet Ångbåten, Box 16009, Göteborg 16, postgiro 621606. Redaktionens adress: Ångbåten, c/o Boman, Hästeviksg.12, Västra Frölunda.